HONDA
Dirt Bike s.r.l.
Trieste • Tel. 040 575321

HONDA
Dirt Bike s.r.l.
Trieste • Tel. 040 575321

GRAN PREMIO DI MONTECARLO *Ferrari e Renault decise a darsi ancora una volta battaglia per la leadership del mondiale*

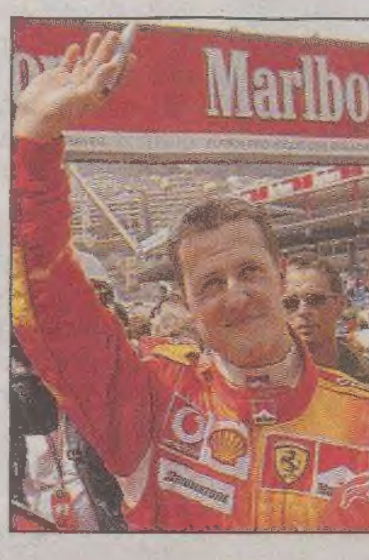
Schumi-Alonso, si riaccende il duello

Sulle strade tortuose del Principato la scuderia del Cavallino ha una tradizione favorevole

di **Davide Portioli**

MONACO Il duello arriva sullo scenario più affascinante. Le stradine del Principato di Monaco potrebbero dire una parola in più, particolarmente importante, sul dualismo Schumacher-Alonso che sta caratterizzando il mondiale. Dopo gli anni del dominio Ferrari e la stagione di assoluto predominio Renault, il leader spagnolo e il suo principale avversario si può dire arrivino all'appuntamento alla pari.

La Ferrari, con quel vantaggio del sabato sparito nella gara alla domenica in occasione del Gp di Spagna, sembra debba crescere ancora un po', ma ci si può aggrapare alla storia, alla statistica che vede la Rossa in vantaggio nei confronti dei francesi su questo palcoscenico.


Michael Schumacher

Ma al di là di tutto questo, per caratteristiche, è probabilmente il circuito dove viene a contare meno il fattore tecnologico e più quello umano. La pista dove il pilota riesce ancora ad emergere. Da qui la curiosità di vedere un confronto finalmente ravvicinato tra l'uomo dei record e il suo erede designato. Una sorta di mondiale nel mondiale che potrebbe influire, comunque, sull'intera stagione. Vincere qui può dare una carica importante, farlo in un confronto diretto ancora di più. E del resto che i due protagonisti assoluti della stagione siano Michael e Fernando è difficile da negare. Come se il loro ritmo forsennato avesse mandato fuori giri gli avversari, Renault e Ferrari al momento non sembrano conoscere ostacoli.

L'ultimo Gp, in occasione del quale nessuna delle monoposto delle due scuderie ha accusato il benchè minimo problema, è abbastanza rivelatore in tal senso: in griglia prima fila francese, seconda fila rossa; in gara i quattro piloti a spartirsi i primi quattro posti. Gli exploit non mancherano, magari già a partire da questo fine settimana vista anche la particolarità del tracciato; qualcuno è destinato a crescere, lo sviluppo delle vetture prosegue anche da parte di chi è in maggiori difficoltà. Ma certo, per individuare al momento una terza forza si deve ricorrere ad un notevole sforzo di fantasia.

La McLaren, che pure aveva annunciato un'evoluzione progressiva a partire dal Gp d'Europa è ancora `non pervenuta'. A Barcellona il solito, grande Raikkonen è arrivato alle spalle delle magnifiche quattro', ma ha beccato quasi mezzo minuto, alla fine, da Massa. Insomma, magari qualcosa in casa delle Frecce d'argento cambierà, ma sembra difficile possano insidiare le due scuderie regine con continuità. La Honda ha pure fatto vedere qualche timido segnale di progresso, ma anche in questo caso il risultato finale è abbastanza deludente. La Toyota, una delle maggiori delusioni di questa prima parte di stagione, cambierà livrea proprio in questa occasione, magari farà vedere qualcosa di più, ma sarà difficile intuire se questo nuovo telaio, ma anche le altre innovazioni che verranno proposte, daranno buoni frutti anche sugli altri circuiti.

La monoposto di Michael Schumacher ai box di Montecarlo

DAI BOX

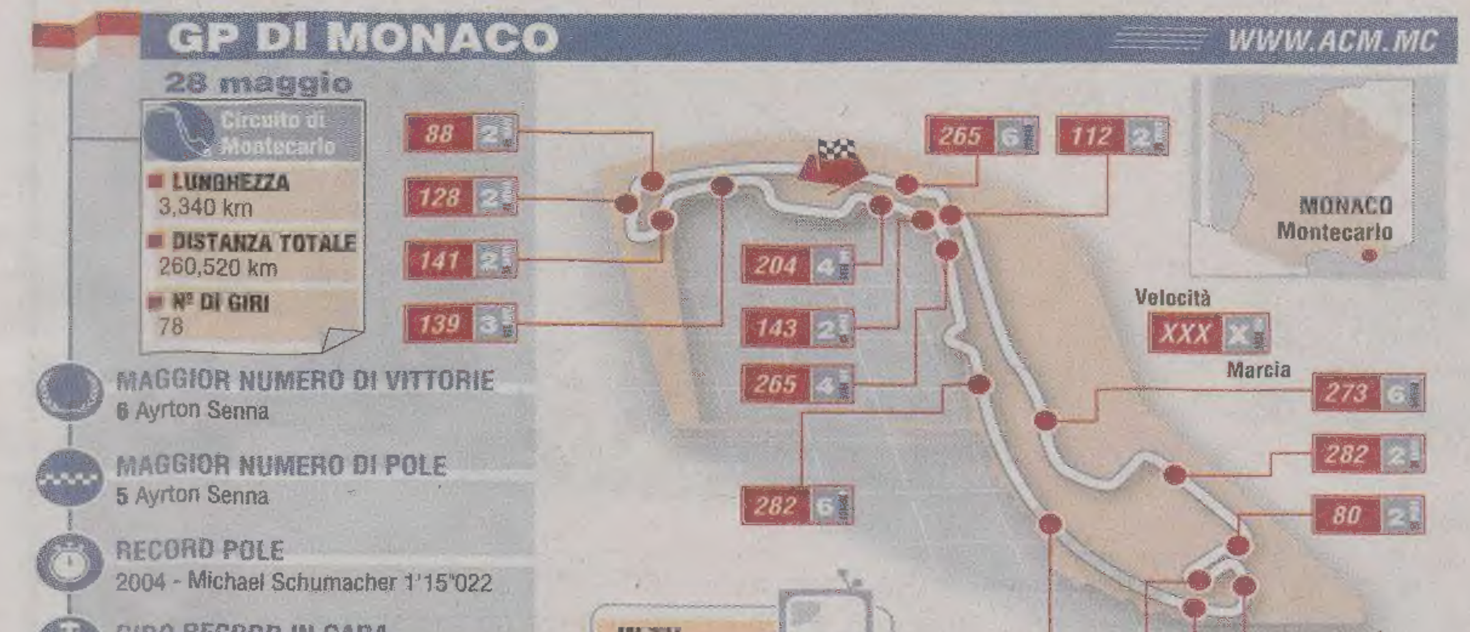
Button (Honda): «Ci mancano ancora i risultati»

MONACO Jenson Button, pilota della Honda, non è soddisfatto fin qui dell'andamento del proprio campionato di Formula 1: «I risultati non ci danno soddisfazione». In una intervista al sito ufficiale del Mondiale di F1, il pilota della Honda parla della stagione in corso dicendo di non aver ottenuto i risultati sperati «per una serie di ragioni. Le nostre prestazioni in qualifica sono sempre state molto buone, ma in Bahrain, per fare un esempio, il problema alla frizione sulla griglia di partenza ha fatto la differenza tra il quarto posto conquistato e il podio».

Button poi conferma che «per quest'anno le nostre ambizioni non sono cambiate, vogliamo comunque essere un top team. Resta comunque una stagione ancora difficile da decifrare, quella della scuderia giapponese. Una timida speranza viene avanzata proprio in vista di questo appuntamento, anche se la scuderia deve fare i conti con un rendimento in ritmo gara ancora deludente.

Abramovich Presto il circo della Formula 1 potrebbe includere anche Mosca tra le sue tappe: il super-miliardario Roman Abramovich, famoso come patron del Chelsea, è interessato a costruire nella capitale russa un circuito dove possano sfrecciare i bolidi di Schumacher e compagni. Dello sbarco della Formula 1 a Mosca si parla dall'inizio degli Anni Novanta, da quando cioè l'Urss è andata a pezzi e la Russia post-comunista ha incominciato il faticoso passaggio all'economia di mercato.

IL CASO



I due manager una volta tanto si trovano d'accordo: il circus deve anche contenere i costi

Briatore e Todt: «Più sorpassi e più spettacolo»

«Per sopravvivere il nostro mondo deve avvicinarsi alla gente, altrimenti sono guai»

MONTECARLO Per una volta Jean Todt e Flavio Briatore sono d'accordo: se lo show della Formula 1 deve continuare, in Formula 1 ci deve essere più show. Questa l' opinione comune del direttore generale della Ferrari e del team manager della Renault che a Montecarlo, nella conferenza stampa ufficiale della Fia, hanno ribadito davanti alla stampa internazionale un concetto espresso da tempo: «La priorità della Formula 1 non è più squisitamente di ordine tecnologico - ha detto Todt -. La Formula 1 ha bisogno di piloti in lotta sui circuiti e molto spesso un aumento delle tecnologie diminuisce l'opportunità di dare al pubblico piloti che lottano l'un l'altro». Semmai la Formula 1 per sopravvivere a se stessa deve avvicinarsi di più alla gente e l'unica via per farlo è offrire più spettacolo.

«È assolutamente necessario abbassare i costi - ha sottolineato Todt - e non c'è più alcun senso nell'avere squadre formate da 900 persone. Sono convinto che si possano avere ottime gare e bellissime sfide anche abbassando il numero di persone, e dunque il livello dei costi, che oggi i team di Formula 1 sono chiamati a sostenere».

È la stessa opinione espressa da Flavio Briatore, per una volta «completamente d'accordo» con Todt. «Io credo come dice Jean - ha spiegato il manager della Renault - che abbiamo bisogno di sfide vere, di sorpassi, di toccare l'entusiasmo della gente. Se noi facciamo crescere lo spettacolo e nello stesso tempo abbassiamo i costi, garantiamo un futuro possibile alla Formula 1. Io sono convinto che sia possibile partecipare alle gare con squadre formate da 300 persone mentre oggi stiamo parlando di squadre nelle quali ruotano quasi un miglialo di persone».

A titolo di esempio Briatore ha ricordato l'esperienza vissuta due giorni fa a Siviglia dalla Renault, che si è concessa alla città con un'esibizione per le strade: «è stato fantastico - ha raccontato Briatore - ci saranno state almeno 280 mila persone che guardavano l'esibizione della Renault. Che non è stata solo l'esibizione di Fernando, ma di tutta la squadra. È stata entusiasmante, un'esperienza sponsorizzata dalla città di Siviglia, un'esperienza che si può ripetere. E con la quale è stato possibile constatare quanto entusiasmo sappia ancora suscitare la Formula 1 quando arriva davvero vicino alla gente. È questa la via da seguire».

A sinistra Raikkonen su una singolare monoposto; qui sopra Briatore ed Ecclestone mentre discutono animatamente; a destra Rosberg mentre prova sul tracciato

FORMULA 1 WORLD CHAMPIONSHIP

GRAN PREMIO DI MONTECARLO *Per l'ingegner Marmorini della Toyota si romperanno meno motori*

I disastri del propulsore V8

L'esperto: «Quest'anno più equilibrio e un livello qualitativo alto»

MONTECARLO «Ci sono due cilindri in meno rispetto agli anni scorsi, ma il rumore delle Formula Uno è sempre bello!». Luca Marmorini, responsabile del settore motori in Toyota (neo senior manager con responsabilità anche nel reparto elettronica) è tra i sostenitori del propulsore V8, sfida tutta nuova per gli ingegneri motoristi del Circus.

Un'avventura stimolante, ma non semplice, come dimostrano i tanti intoppi avuti da tutte le scuderie nella prima fase di stagione. Erano diversi anni che non si assisteva alle classiche fumate dal retrotreno delle monoposto, immagine quasi consueta nella F.1 2006.

Ferrari, Honda, Mercedes, BMW, Cosworth, la stessa Toyota; chi più chi meno tutti hanno già pagato dazio alla regola che impone lo stesso propulsore montato per due gare. Un trend destinato ad esaurirsi, sostiene Marmorini.

Ingegner Marmorini, si aspettava tanti problemi di affidabilità legati ai motori, così generalizzati? "Effettivamente fino ad oggi abbiamo assistito a diversi guai meccanici occorsi ai propulsori, ma non è strano. Tutti ci siamo concentrati sulla ricerca della prestazione per recuperare i cavalli perduti rispetto all'anno scorso, questo può essere andato a scapito dell'affidabilità».

Che in F.1 pareva un fatto acquisito, almeno fino al 2005.

«L'affidabilità è un must per tutti i team. Credo che entro poche gare i motori non si romperanno più; siamo ancora nella fase in cui si cerca la miglior condizione nel suo insieme, possiamo definirla la miglior installazione».

Un motore per due gare; Toyota come gestisce questa regola?

«La nostra strategia prevede l'identico uso del propulsore in entrambe le gare. Cerchiamo di adottare il regime continuativo più alto, in modo da avere una prestazione sempre elevata e costante; se nel corso del primo Gp capita di risparmiare il motore, però, ovviamente aumentiamo il regime nel secondo».

Il livello di competitività sembra livellarsi verso l'alto, in F.1 scalare posizioni è sempre più difficile.

«Vero, la fascia intermedia si è alzata tantissimo. Ci sono pochi decimi fra una scuderia e l'altra, ormai basta poco per essere fra i primi oppure ben più indietro. E' difficile elevarsi rispetto al 2005, la concorrenza si fa via via più importante; c'è maggiore spettacolo, penso sia ancor più interessante per gli spettatori vedere cosa succede in pista».

Ingegnere, c'è fretta di raggiungere risultati importanti in Toyota? Sentite pressione?

«La pressione c'è, ma siamo noi stessi a mettercela addosso. Chiaramente dobbiamo andare forte, dopo sei anni in F.1 la Toyota è alla ricerca della prima vittoria; crediamo di poterla raggiungere».

Si parla del vostro motore su un'altra vettura top; sfida stimolante per un motorista...

«La politica di Toyota prevede di sostenere la Formula Uno, lo sport in senso più generale. Fornire i propulsori ad un'altra squadra è un'operazione da considerare proprio in quest'ottica. Ora passiamo i nostri motori anche alla Midland, non so se nel 2007 li daremo ad altri, è una decisione che non dipende da me. Di certo, però, Toyota vuole vincere con il proprio marchio».

Marco M. Nagliati

Lo spagnolo della Renault Fernando Alonso

Le altre scuderie fanno fatica ad allinearsi alle prime. È anche un problema di gomme

La McLaren in crisi, non riesce a recuperare

La casa giapponese dovrebbe migliorare con un nuovo telaio

MONACO La crisi della McLaren continua, la Toyota ci prova con una veste nuova Andando forte si lasciano indietro gli avversari, si sa, soprattutto in Formula Uno. Ma Renault e Ferrari, al momento, stanno quasi esagerando.

In effetti una delle caratteristiche principali di questo mondiale è la quasi totale assenza, sin qui, di una valida alternativa alla scuderia di Maranello e a quella francese. Per carità, non è una situazione del tutto nuova nel Circus.

In altre occasioni erano due le scuderie a lottare per i traguardi iridati. Ma ci sono state anche stagioni nelle quali comunque c'era anche il terzo incomodo, piloti e monoposto in grado di inserirsi anche solo sporadicamente nella lotta per la vittoria.

Le alte prestazioni offerte fin qui dalle due scuderie protagoniste del mondiale, hanno invece evidenziato i limiti delle altre vetture che sono già in crisi.

Il mondiale è ancora lungo, ma segnali di riscossa da altri team fin qui non se ne vedono. La Ferrari, dopo un buon Gp d'esordio, ha faticato in Malesia e Australia, ma tornata in Europa ha fatto subito intendere le possibità di sviluppo della 248 F1, fino ad essere una valida alternativa alla Renault.

Altre scuderie la riscossa, l'hanno solo annunciata, promessa. La McLaren aveva detto che solo dal Nurburgring si sarebbe visto qualcosa di nuovo, e magari qualcosa di più nei successivi Gp. Le Frecce d'argento devono però ancora inseguire.

La Toyota corre ai ripari da questo Gp, che affronterà con la Tf106B, vista la scorsa settimana al Paul Ricard. Nuovo telaio, ma non solo, sotto alla livrea spunta un nuovo serbatoio, più capiente, ma anche una modifica alla sospensione anteriore.

E nel mirino ora sono finite anche le Michelin, che qualcuno dice siano adatte pressochè unicamente alle specifiche della Renault. Una scusa dei team in difficoltà per mascherare proprie carenze?

Forse, ma lo stesso tipo di discorso si fece lo scorso anno quando solo a mondiale iniziato la McLaren riuscì a sfruttare le coperture francesi e ad andare così ad insidiare la cavalcata trionfale di Alonso e della Renault messa a punto da Briatore.

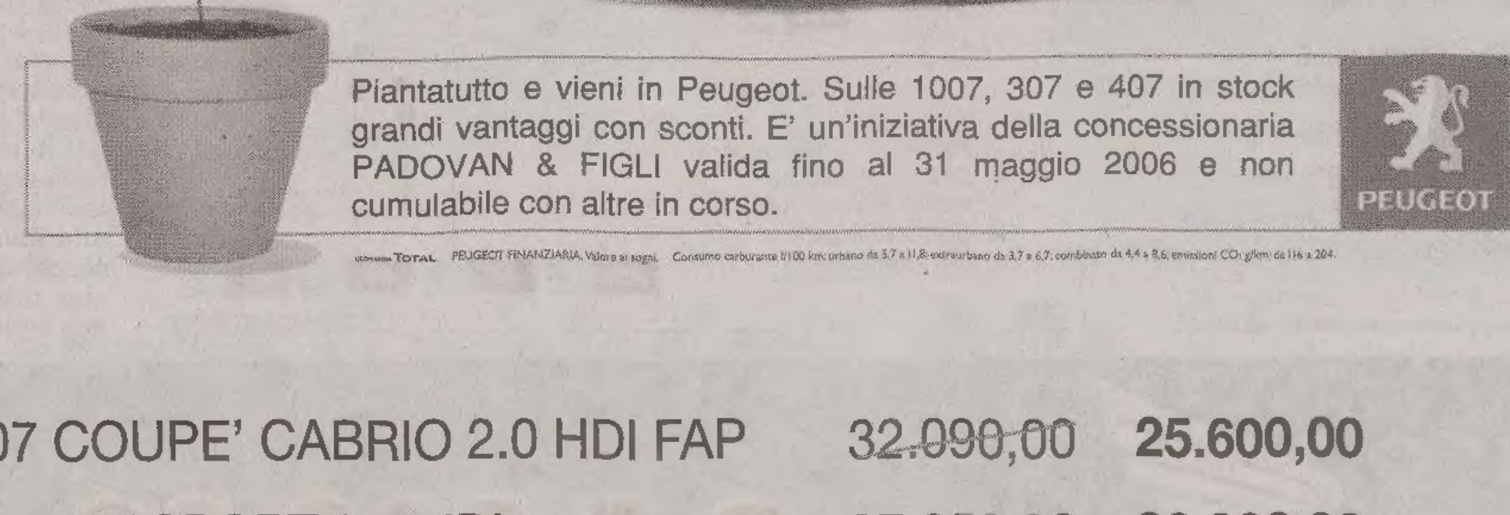
SPONSOR La Telecom torna con Alice Telecom Italia ritorna nel mondo della Formula 1 con l'accordo di sponsorizzazione che, a partire dal 2007, legherà per un triennio il marchio Alice, il brand dell'Internet veloce, alla Scuderia Ferrari Marlboro.

Lo ha ufficializzato la Telecom. L'accordo - precisa una nota - è stato siglato dall'Amministratore Delegato di Telecom Italia, Riccardo Ruggiero, e dal Direttore Generale della Casa di Maranello, Jean Todt, ed entrerà in vigore a partire dal primo gennaio 2007.

f.p.

Operazione Piantatutto
un maggio di vantaggi!

"Solo fino al 31 Maggio"



Piantatutto e vieni in Peugeot. Sulle 1007, 307 e 407 in stock grandi vantaggi con sconti. E' un'iniziativa della concessionaria PADOVAN & FIGLI valida fino al 31 maggio 2006 e non cumulabile con altre in corso.

PEUGEOT

1007 SPORTY 1.4 AUTOMATICO	~~17.200,00~~	**13.500,00**
1007 SPORTY 1.6 AUTOMATICO	~~20.100,00~~	**16.000,00**
1007 SPORTY 1.4 DIESEL HDI	~~18.150,00~~	**14.500,00**
1007 HAPPY 1.4 AUTOMATICO	~~15.550,00~~	**12.400,00**
307 5P XT 1.6 BERLINA	~~18.670,00~~	**14.900,00**
307 COUPE' CABRIO 2.0 HDI FAP	~~32.090,00~~	**25.600,00**
407 SW SPORT 2.0 HDI	~~27.950,00~~	**22.300,00**
407 BERLINA 2.0 HDI PACK	~~28.250,00~~	**22.600,00**
407 BERLINA 1.5 HDI FAP	~~24.220,00~~	**19.400,00**
407 SW PACK 2.0 HDI AUTOMATICO	~~30.450,00~~	**24.300,00**

concessionaria peugeot per trieste · gorizia · monfalcone

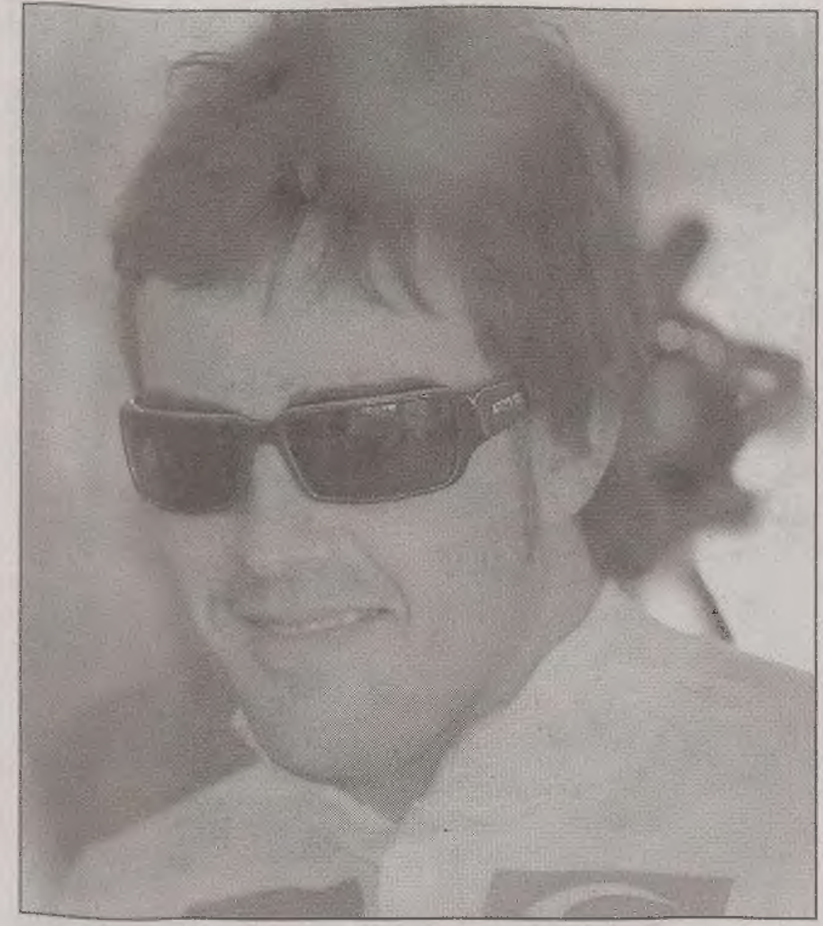
Padovan & Figli

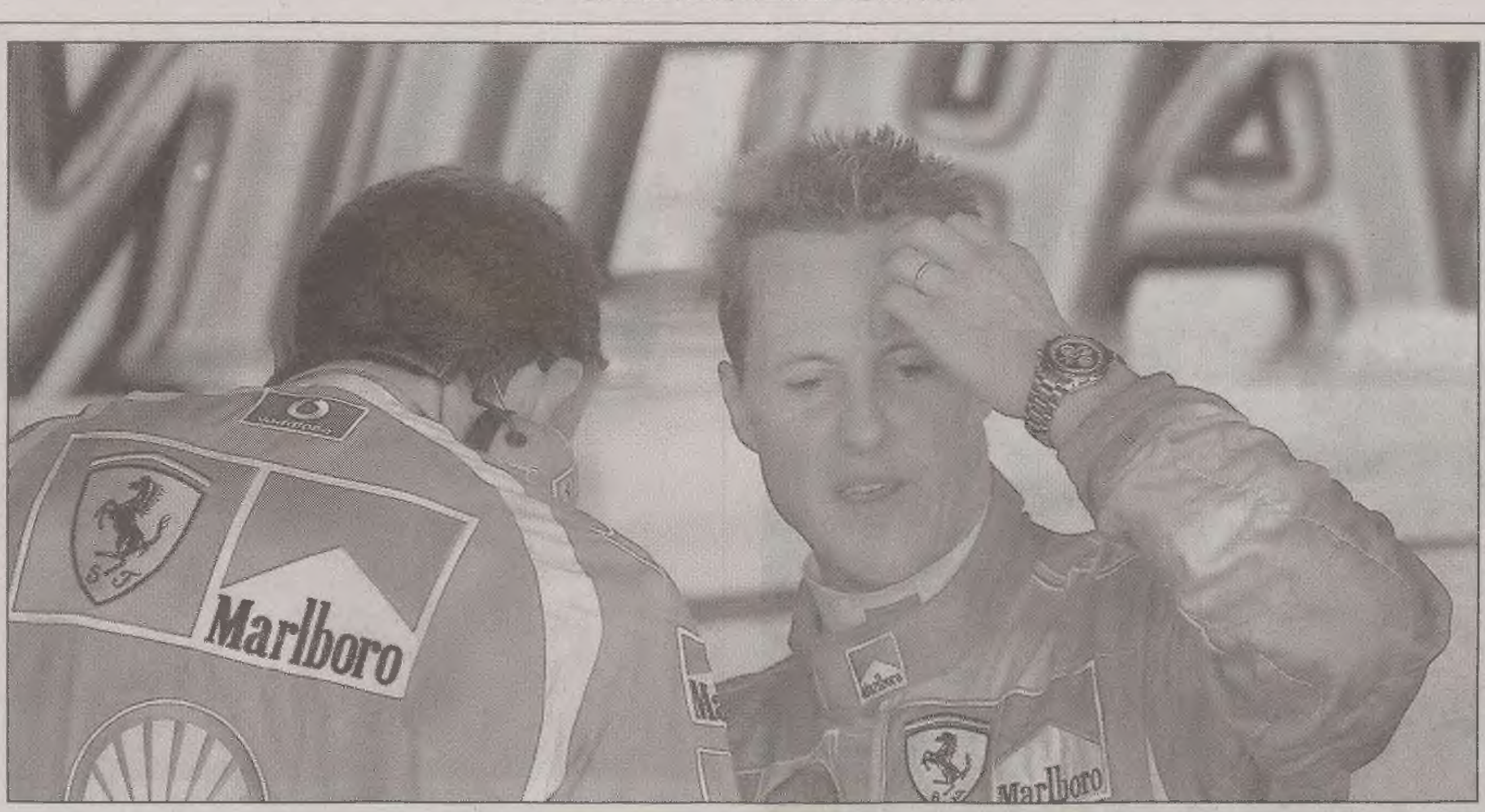
www.padovanefigli.it

trieste - via flavia, 47 - tel. **040 827782**

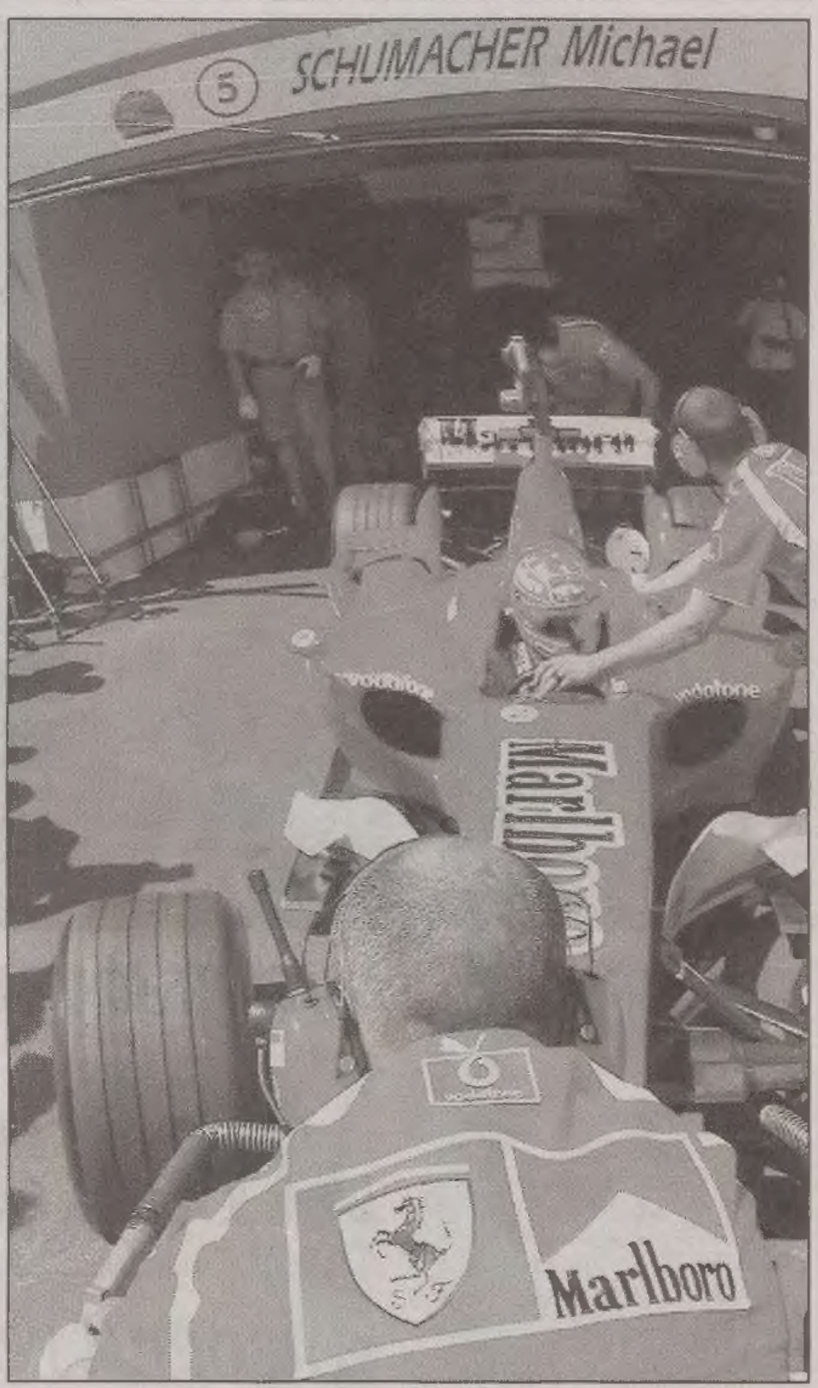
gorizia - stradone della mainizza, 12 - tel. **0481 391808**

monfalcone - via timavo, 24 - tel. **0481 790505**





A sinistra Fernando Alonso, qui sopra Michael Schumacher, a destra la Ferrari ai box



FORMULA 1 WORLD CHAMPIONSHIP

GRAN PREMIO DI MONTECARLO *Il Cavallino fa leva sulla grande voglia di riscatto del Cannibale*

Schumi, l'arma in più di Todt

È da cinque anni che il tedesco non vince sul circuito monegasco

MONTECARLO Ferrari, Schumi l'arma in più. Decisiva la voglia del tedesco di tornare a vincere qui Questione di classe pura, quella che distingueva i buoni piloti dai campioni, messa oggi in discussione dagli alibi concessi dall'elettronica. A Monaco no, la classe di chi abbina velocità a precisione nella guida è fondamentale e il circuito-salotto resta l'unico dove l'uomo può ancora avere il sopravvento sul mezzo meccanico.

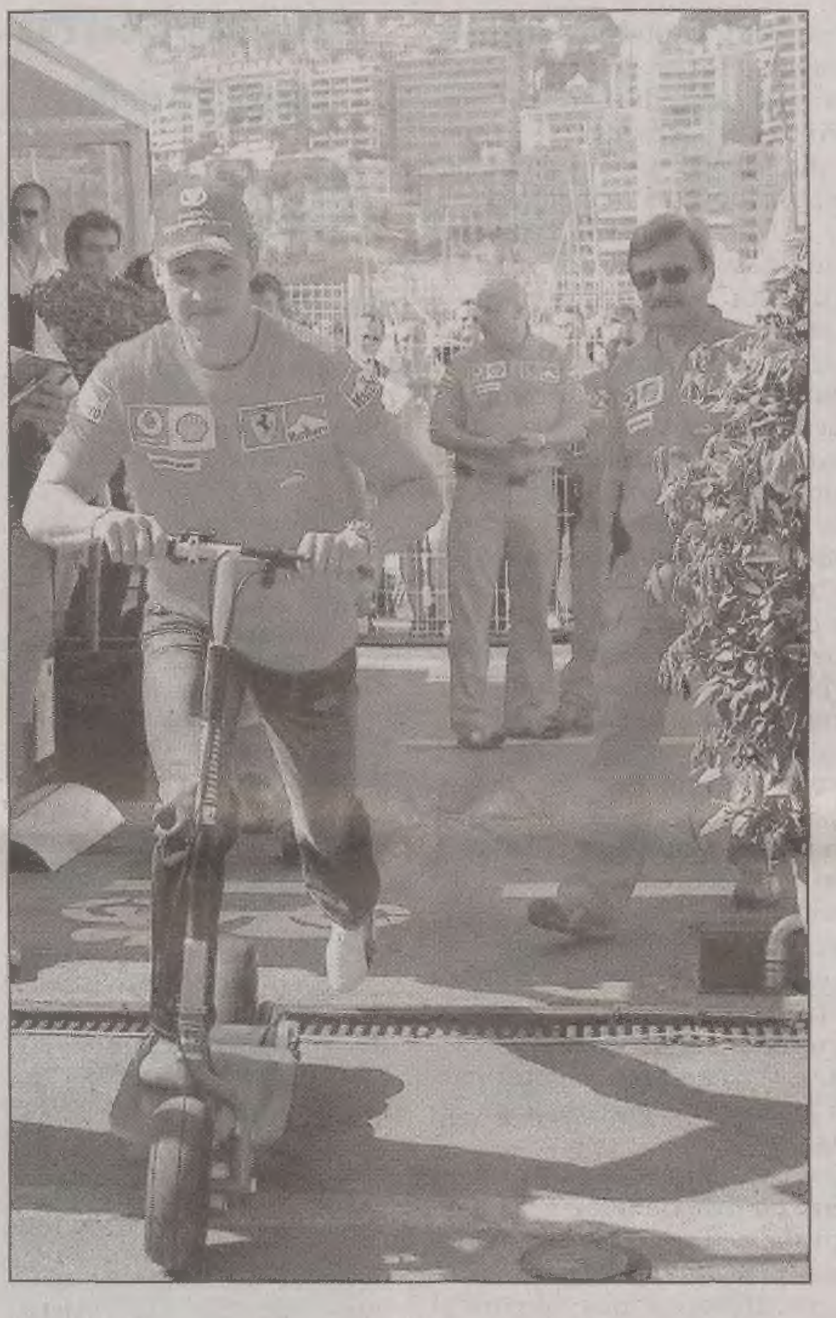
Se la classe è un concentrato di tecnica ed esperienza, che consente al pilota di trarre un vantaggio dalle situazioni più complesse, a discapito invece di chi nelle difficoltà esce penalizzato, Montecarlo è il luogo ideale per assistere alla battaglia perfetta tra Schumacher e Alonso. Difficile pensare che nel Principato qualche altro contendente possa inserirsi nella lotta per il successo, trascurando per un attimo le strategie legate al numero dei pit stop, l'unica variabile oltre alla pioggia che possa fare il gioco di potenziali outsider. Forte di una guidabilità che altre vetture possono soltanto sognare, la Ferrari naviga fiduciosa verso il Gp di Monaco: le modifiche aerodinamiche apportate alla vigilia degli ultimi due appuntamenti (Nurburgring e Barcellona) hanno reso sensibilmente più veloce la 248 F1, anche se è da tutta da valutare la consistenza della Rossa tra saliscendi e curve a gomito, laddove non sempre è possibile beneficiare dello schiacciamento della vettura a terra (deportanza) e del conseguente sfruttamento della potenza sugli pneumatici.

Jean Todt

Malgrado i test svolti nei giorni scorsi a Fiorano, associando con un po' di fantasia a Rascasse, Portier e Loews nientemeno che le curve lente del quartier generale Ferrari, mentre a Le Castellet Massa ha mandato arrosto un propulsore dopo soli tre giri. Peraltro, il motore della Ferrari vanta caratteristiche di elasticità nella coppia ai bassi regimi (il vero segreto della F.1 moderna, ancor più delle velocità massime) che rappresentano un ingrediente necessario per chi aspira ad imporsi nel toboga monegasco.

E poi c'è la componente Schumi. Da cinque anni il sette volte iridato non vince sulle stradine del Principato e ancora non ha eguagliato il record di sei successi che appartiene a Senna, che a Montecarlo ha corso in F.1 soltanto 10 volte, contro le cinque vittorie del tedesco su 14 tentativi. Monaco non è soltanto una roulette, come si ricorda tradizionalmente ogni anno. Non è solo un Gp che richiede monoposto bardate come camion, per resistere agli urti coi marciapiedi, a cui si accorciano i rapporti del cambio, si allarga il camber o si proteggono i freni con mascherine al carbonio. E' soprattutto una battaglia di nervi, in cui Schumi troverà in Alonso un valoroso rivale.

Gian Paolo Grossi



Schumacher va veloce anche in monopattino

IL CASO

La reasione dei piloti alla decisione di Valentino Rossi di restare con le moto

«Peccato che non venga con noi»

MONACO Valentino Rossi non andrà in Formula 1, resterà in MotoGp. Sfuma così, almeno per il momento, il sogno dei tanti sostenitori del passaggio del «dottore» dalle due o le 4 ruote. I pareri dei fan sono contrastanti: i sostenitori di Rossi in motogp fanno un sospiro di sollievo dopo aver temuto di perdere il proprio beniamino e veder diminuire l'interesse verso la classe regina; coloro che volevano Rossi in formula 1 sono rimasti delusi perchè già sognavano un trionfo della rossa, magari più speciale di quelli degli ultimi anni con un campione italiano alla guida. Quello che è certo è che per il momento non sapremo se il passaggio dalle due alle quattro ruote di Valentino sarebbe stato vincente.

Valentino Rossi

«Per il momento resterò in Motogp - ha detto - Credo che il mio compito non si sia ancora esaurito e ho ancora tanti stimoli per far bene con le due ruore».

Hanno espresso una finta sorpresa, hanno detto il «mi dispiace» di rito, ma sotto sotto i piloti di formula 1 sono contenti che il tormentone Valentino Rossi sia finito. Loro lo sapevano fin dal primo giorno che - a meno di un miracolo - piloti non si diventa da un giorno all'altro, e in questi termini hanno commentato nel paddock la notizia del giorno, e cioè che Valentino nel loro mondo non arriverà.

«Io l'ho detto fin dal primo giorno che non sarebbe venuto - ha detto Giancarlo Fisichella -. O se volete l'ho sempre pensato». Leggermente diverso il commento di Jarno Trulli, che ha scelto la via della diplomazia: «Sinceramente mi spiace, è un peccato perchè almeno avremmo visto un pilota italiano su una Ferrari».

Dispiaciuto - a parole - anche Rubens Barrichello: «È un peccato che Valentino non arrivi tra noi. Perchè uno come lui, con quel suo carattere così allegro, con la sua simpatia, avrebbe sdrammatizzato il clima».

Più sincero David Coulthard: «Valentino non viene più? Non lo sapevo. Mi spiace,..sono distrutto».

www.citroen.it
Informazioni ai sensi della dir. 1999/94/CE: consumo su percorso misto (l/100km): da 4,1 a 6,9. Emissioni di CO_2 percorso misto (g/km): da 107 a 163.
Citroën Finanziaria. Un mondo di soluzioni. CITROËN preferisce TOTAL
Le foto sono inserite a titolo informativo.
Prezzo promozionale esclusi I.P.T. e bollo su dichiarazione di conformità, al netto dell'"incentivo Concessionarie Citroën" che aderiscono all'iniziativa. Offerta riservata ai clienti privati, valida su tutte le vetture disponibili in rete fino ad esaurimento scorte, non cumulabile con altre iniziative in corso. Scade a fine mese. La foto è inserita a titolo informativo.
EURO RSCG MILANO

Ti piacciono le francesi?
Lasciati sedurre dalle più desiderate.

Nuova Citroën C1 da € 8.600,00	Citroën C2 da € 8.750,00	Nuova Citroën C3 da € 9.600,00
Tra gli equipaggiamenti disponibili: ABS, ripartitore elettronico di frenata, CSC (Cornering Stability Control), airbag conducente e passeggero, climatizzatore, radio CD.	Tra gli equipaggiamenti disponibili: ABS, ripartitore elettronico di frenata e aiuto alla frenata di emergenza, ESP, climatizzatore, computer di bordo, radio CD con Bluetooth, cerchi in lega 16".	Tra gli equipaggiamenti disponibili: 4 airbag, ABS, ripartitore elettronico di frenata e aiuto alla frenata di emergenza, ESP, computer di bordo, climatizzatore, radio CD con Bluetooth, doppio tetto panoramico elettrico.

2+1 2 ANNI DI GARANZIA A CHILOMETRAGGIO ILLIMITATO 1 ANNO DI POLIZZA FURTO - INCENDIO COMPRESA NEL PREZZO
Tutte le versioni di C3 hanno motori Euro4. Il filtro antiparticolato FAP è disponibile sulla versione diesel C3 1.6 HDi 16v 110cv.
CITROËN

Energy Auto
di CONTIAUTO srl
Concessionaria Citroën
Trieste Strada della Rosandra, 2 · Tel. 040.2610055
R.A.C. Mariano del Friuli Zona Artigianale - Tel. 0481.699801
e-mail: contiauto@citroen.it - www.contiauto.citroen.it

A sinistra Michael Schumacher, qui sopra il compagno di scuderia Felipe Massa; a destra la Renault a Montecarlo

GRAN PREMIO DI MONTECARLO *Il pilota tedesco deciso a giocarsi tutto nelle qualifiche*

Michael: «Tracciato da incubo»

«Bisogna restare concentrati per 77 giri, il guardrail è vicino»

Michael Schumacher si dà al calcio

MONACO Michael Schumacher è pronto a puntare sul rosso al Casino di Montecarlo. Nonostante la sua Ferrari sia stata battuta a Barcellona dalla Renault di Alonso, il pilota tedesco è più che mai convinto di avere tutte le carte in regola per rilanciare la sua sfida mondiale al pilota spagnolo cominciando proprio dai tornanti del Principato.

Solo che all'azzardo solito di quei tornanti l'edizione 2006 del gran premio propone quest'anno un azzardo aggiuntivo: ben 22 macchine in pista nella prima manche delle qualifiche. «E questo sarà un vero problema - ha commentato Schumacher - perchè soprattutto nella prima manche del sabato sarà fondamentale evitare di commettere errori e riuscire a qualificarsi nonostante il traffico».

Il traffico infatti sarà la variabile aggiuntiva di questo grand prix. Perchè con la nuova formula delle qualifiche tutti i piloti saranno in pista nello stesso momento, e su una pista in cui i sorpassi sono difficilissimi, trovare il giro 'pulitò sarà praticamente impossibile. «Sì, queste sono qualifiche difficilissime - ha detto il tedesco-. Bisognerà stare molto attenti ad ottimizzare l'assetto della macchina, cosa tutt'altro che facile. Nel complesso però sono ottimista, perchè siamo messi meglio rispetto allo scorso anno».

Su una pista in cui il giro veloce del sabato è fondamentale per il risultato della domenica, lo scorso anno la Ferrari arrancava (solo 8/mo Schumi in qualifica, e 5/o alla fine), «quest'anno invece siamo competitivi. il che significa che per noi questo gran premio 2006 è più facile di quello 2005». Bisogna però ottimizzare la prestazione in qualifica sapendo della difficoltà aggiuntiva di trovare un giro veloce in quelle condizioni di traffico estremo.

«Per questo dico che sono qualifiche difficili. Ma non sono la chiave assoluta della gara. Ciò che conta è poter partire dalle prime posizioni. Poi la gara ce la possiamo giocare anche con una buona strategia».

Diversa l'opinione di Felipe Massa: «Io spero di fare una buona qualifica perchè fare o meno un buon gran premio di Monaco dipende tutto da lì. Io punto tutto sulle qualifiche. E poi qui a me non piace guidare: devo stare troppo concentrato, per 77 giri attenti a non toccare il gard-rail che è sempre così vicino».

IL FAVORITO

Lo spagnolo della Renault manifesta il suo ottimismo, ha fiducia nella macchina

Alonso: «Siamo competitivi, miro al podio»

MONTECARLO Se nel gioco della roulette esistesse il colore azzurro, quello delle Asturie, Fernando Alonso non avrebbe dubbi: è sull' azzurro che lui punterebbe per il gran premio di Monaco 2006. Dopo le prime prove libere, sia lui sia la sua Renault hanno dimostrato di avere tutto ciò che serve per vincere il gran premio più ambito. La macchina veloce, le gomme giuste, il carattere. «Non vedo perchè non posso puntare almeno al podio - ha commentato lo spagnolo - sia le gomme Michelin sia la macchina ci permettono di essere competitivi, dunque lottare per la vittoria».

Saldamente in testa nella classifica Piloti, reduce da un trionfale gran premio di Spagna, Alonso senza tanti giri di parole non nasconde che per lui quello di Monaco «è un gran premio come un altro», con questa unica differenza: lui nel Principato non solo non ha mai vinto, ma non è mai neppure salito sul podio. Ci vuole provare in questo 2006.

Lance Armstrong

Fernando Alonso

«Questo è un gran premio in cui entrano in gioco molti fattori: è una gara di piloti, di gomme, di fortuna, e di macchine, naturalmente». Lui sembra avere ognuno di questi fattori. E ha dedicato il suo giovedì monegasco a mettere a punto soprattutto....il pilota. «Io ho cercato di prendere confidenza con il tracciato, ho girato molto, soprattutto nella seconda sessione, e sono riuscito a trovare un buon ritmo. Ho buone sensazioni in vista della gara».

Una gara che secondo Alonso si disputa soprattutto il sabato: «La cosa più difficile è scegliere il tempo esatto per entrare in pista nella seconda manche delle qualifiche. Perchè con la nuova formula è facilissimo trovare traffico, e su un circuito come questo puoi benissimo trovare l'imprevisto che ti impedisce di qualificarti nei primi dieci. A quel punto la gara è già persa».

Lucido, concentrato, ottimista, giovane. Alonso personifica oggi più che mai il pilota di formula 1, l'uomo che sa ciò che vuole e, soprattutto, sa come raggiungerlo. Ed proprio per questo dice: «Qui a Monaco non bisogna mai arrivare a conclusioni anticipate. Prendete le prime qualifiche: ci sono state ben tre bandiere rosse. Dunque bisogna tenere in considerazione che una situazione del genere potrebbe ripetersi anche in gara. È una gara davvero incerta fino alla fine». Ma le Ferrari sembrano in difficoltà...«Non so. Perchè il miglior tempo della giornata lo ha fatto Wurz con la Williams, che usa pneumatici Bridgestone. Dunque meglio aspettare. Io comunque sono contento di quanto ho fatto oggi». Dicono che questa è una gara soprattutto di piloti. «Mah. È vero, devi fare ogni giro al limite stando attento a non superarlo mai».

RENAULT

Alla **PROGETTO 3000**
acquisti anche senza acconto e senza maxi rata finale

Di serie su tutte le versioni:
Climatizzatore, ABS 4 Airbag, Vetri elettrici, Servosterzo, Computer di bordo, Chiusura centralizzata con Telecomando

ESCLUSIVO

Per Immatricolazioni entro il 31 maggio Finanziabili anche

a TASSO ZERO

in 36 mesi

Il prospetto non costituisce offerta al pubblico ai sensi dell'art.1336 del codice civile.

New Clio

Clio "Confort" 1.2 16V 65cv 3p
Full Optional Euro 4
10.250 € +ipt
prezzo gia' scontato di **1.620 €**
è tua da **164 €** al mese

Modus

Modus "Saint Tropez" 1.2 16V 75cv
Full Optional Euro 4
11.000 € +ipt
prezzo già scontato di **2.380 €**
è tua da **176 €** al mese

Scenic

Scenic "Pack" 1.4 16V 98cv
Full Optional Euro 4
14.700 € +ipt
prezzo già scontato di **3.440 €**
è tua da **233 €** al mese

Promozioni valide in caso di rottamazione , abbinate a un finanziamento integrale in 60, 72 o 84 mesi per contratti stipulati entro il 31 maggio 2006.
Salvo approvazione della Società Finanziaria RNC.

E se hai un usato da ritirare, te lo paghiamo in contanti.

PROGETTO3000
CONCESSIONARIA RENAULT
TRIESTE, MONFALCONE, GORIZIA, CERVIGNANO • wwwprogetto3000.com

Trieste - Via Flavia, 118 - Tel. 040 281212
Monfalcone (GO) - Via A. Boito, 30 - Tel. 0481 413030
Gorizia - Via 3ª Armata, 95 - Tel. 0481 522211
Cervignano (UD) - Via Aquileia, 108 - Tel. 0431 33647

www.progetto3000.com